

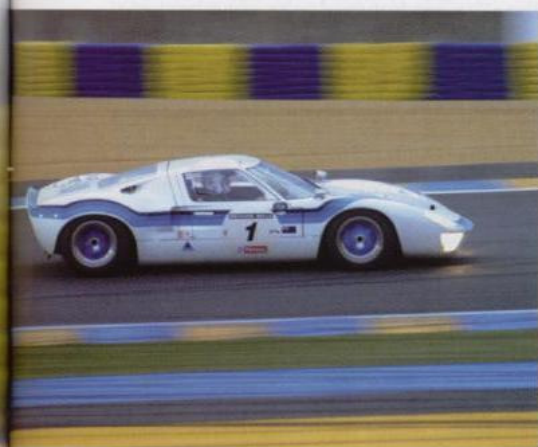


La prima classe, 1923-1939, comprende le varie Bugatti, Riley, Talbot, Bentley che siamo abituati a vedere ai concorsi d'eleganza: rappresentano la bellezza e la forza di un prodotto realizzato artigianalmente con tanto ingegno e poche risorse.

La seconda classe, 1949-1956, schiera i marchi della rinascita del dopoguerra: Porsche, Jaguar, Maserati, Austin e altri, facendo riscoprire ai piloti la gioia della velocità con prestazioni velocistiche nettamente superiori alle "sorelle maggiori".

La terza classe, 1957-1961, rappresenta gli anni d'oro della Ferrari e delle "barchette": tra queste spiccano la Porsche 550RS e le AC Cobra.

La quarta classe, 1962-1965, celebra le sfide di Porsche 904, Ford GT40 e Ferrari GTO. Comprimarli di tutto rispetto sono le Jaguar E-Type e le Alfa Romeo TZ. Di questo periodo sono anche le Renè Bonnet, simili alle Alpine A110, molto meno note e successivamente assorbite dalla Matra.



La quinta classe, 1966-1971, onora gli anni d'oro del motorismo. Si rinnovano le sfide tra Ford, Ferrari, Chevron e Lola. Da ricordare le prestazioni della Porsche 917, il suono profondo della Matra MS660, il sibilo della Howmet a turbina e l'aerodinamica dell'Alpine A210/A220.

Ma è la sesta classe, 1972-1979, la regina indiscussa della manifestazione. L'evol-

uzione tecnica dei modelli ha portato all'introduzione dei profili alari in grado di mantenere la vettura incollata al suolo.

A questo periodo appartengono la BMW M1, la Ford Capri, la BMW 3.0 CSL 'Batmobile' e la De Tomaso Pantera; nascono poi le Gruppo 6 (future Gruppo C), sport-prototipi leggerissimi che negli anni a venire domineranno incontrastate nelle gare di durata.

Le Mans, assieme al Rally di Montecarlo, alla 500 Miglia di Indianapolis ed al Gran Premio di F1 di Monaco è una delle quattro competizioni più importanti al mondo. Rivedere sulla stessa pista le auto che hanno partecipato per tanti anni e che a volte hanno vinto questa gara è un'emozione unica. Visitando i sei paddock, su diverse scocche si leggono nomi leggendari tipo Pescarolo, Icxs, Dassault, Amon, Moss ed è assolutamente normale incontrare alcuni famosi protagonisti con tuta, guanti, scarpe e casco in testa come Arnoux, Nakano, Schlesser, Andruet e Jean Todt.

In gara non sono mancate le emozioni: testacoda, sportelli aperti in piena chicane, cordoli e vie di fuga



Edy Cipolat Bares si presenta a Renè Arnoux

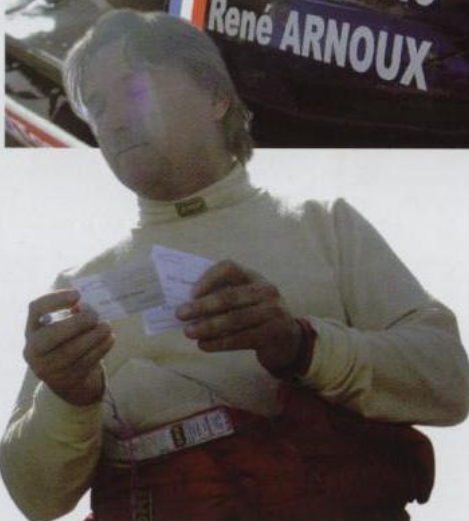
sfruttati interamente per correggere gli errori commessi nel tentativo di scrivere il proprio nome nell'albo d'oro di Le Mans, anche se il rispetto dimostrato dai piloti per i propri mezzi limita l'enfasi con cui vengono af-

frontate queste gare.

I ruggiti dei "vecchi" 12 cilindri, del 3 cilindri Saab o della Turbina della Howmet TX evocano il ricordo delle sfide di un tempo perché le auto moderne, utilizzate per separare le classi, erano così silenziose da sembrare elettriche.

IL 'VILLAGE' - Le Mans Heritage Concours

All'interno del Village sono presenti i paddock, divisi in sei plateau corrispondenti alle sei classi. C'è inoltre una sezione dedicata ai drivers ad accesso controllato con il riconoscimento dell'impronta digitale. Inoltre,



sono presenti un centinaio di espositori di memorabilia e di boutiques di marca: come rilevammo lo scorso anno a Dieppe, in occasione dei 30 anni dell'Alpine A310V6, non ci sono sezioni dedicate ai ricambisti, forse



perché i francesi mirano più a portare belle auto e al contorno che a pensare al mero business. Vicino al ponte Dunlop, uno dei simboli del circuito, sono state esposte 24 vetture da sogno per il Le Mans Heritage Concours, tutte "orgogliose" protagoniste della storia di questa gara. Dalla Talbot 105 del '31 alla Venturi LM 600 del 1994, ogni vettura ha rappresentato un periodo storico, un'innovazione tecnica, una vittoria. L'accesso era riservato agli addetti ai lavori, quasi a voler centellinare gli abbracci che tutti gli appassionati avrebbero amorevolmente offerto loro, rischiando di danneggiare oggetti preziosi che valgono svariati milioni di euro.

I CLUB

Le stime relative ai 161 club intervenuti alla manifestazione parlano di circa 6000 (seimila!) vetture presenti al circuito. Per i primi sessant'anni della Porsche, circa mille appassionati del marchio di Stoccarda hanno esibito la propria beniamina. Altre cinquecento circa erano le Alpine Renault. Le Ford erano esposte in uno spazio di circa cinque mila metri quadri in cui spiccavano 35 Ford GT40 una a fianco all'altra: vere o false che fossero, l'occhio e la passione sono stati sicuramente soddisfatti. Diversi club di marca presentavano ciascuno un centinaio di vetture: avete mai visto 100 Austin Healey vicine a 100 Marcos, vicine a 50 TVR, vicine a ...?

Per la Lancia si è presentato il B.Montecarlo club inglese (...ma Lancia non è un marchio italiano?) e per la prima volta abbiamo potuto ammirare da vicino ben 10 Matra DJET, le Venturi, le 2 Ligier JS2, gioiellini che in pochi conoscono nel nostro paese, portata a Le Mans niente meno che da Michel Tétu, inventore di questa automobile e di molte altre, tra cui le Renault di Formula 1 di fine Anni 70 ed inizio 80: ricordate la sfida Arnoux-Villeneuve del GP di Digione nel 1979? Quella Renault è nata grazie al suo contributo.

LA COLLABORAZIONE

All'esterno del circuito, è molto suggestivo il colpo d'occhio che il paesino di Arnage offre a chi frequenta la Le Mans Classic. Per tre giorni si respira un'atmosfera surreale, passando dai rumori acuti delle auto moderne ai cupi rumori delle auto degli Anni 20.

Questo ormai accade da tempo e viene vissuto da tutta la cittadinanza con grande orgoglio e non con la preoccupazione per l'inquinamento acustico e atmosferico, anche se il circuito di Le Mans si sviluppa vicino ad alcuni centri abitati in una





grande distesa caratterizzata da piccole colline verdi, tipiche di un nostro paesaggio toscano.

Ormai da alcuni lustri seguiamo le manifestazioni storiche in Italia, siano esse Rally, Regolarità, Concorsi d'Eleganza o gare di velocità, ma la Le Mans Classic è in grado di offrire molto più di quanto i nostri impegnati organizzatori possano immaginare (tra questi metto anche il sottoscritto ed il mio collega Sergio con cui mi impegno nell'organizzazione del Festival dei Motori di Montichiari).

Chi non è mai stato a questa rievocazione, anche se ci mette tutta la propria immaginazione, non potrà mai rendersi conto della portata di questo evento.

Viene quindi da chiedersi se anche in Italia, patria del motorismo al più alto livello e madre dei marchi automobilistici più blasonati, non si potrebbe organizzare una manifestazione del genere. Il ritorno della Coppa Intereuropa a Monza po-

trebbe già rappresentare un inizio anche se l'aiuto e la professionalità di cui il nostro ambiente necessita è sicuramente un altro.

In ogni angolo della nostra penisola ogni weekend sono previste manifestazioni storiche, per cui il desiderio di vivere la nostra passione è sicuramente presente. Basterebbe unire tutti gli sforzi in una unica direzione; organizzare una sola grande "riunione" libera da vincoli burocratici (ad esclusione di quelli legati all'ordine e alla sicurezza) in cui ognuno possa sfruttare al meglio le proprie virtù organizzative. Gli spazi per riuscire nell'impresa ci sono e il desiderio di mantenere vivo quello che hanno realizzato i nostri maestri pure.

Manca solo la spinta dei nostri grandi marchi, perché la voglia di dimostrare agli organizzatori internazionali (pensiamo ad esempio a Goodwood) che i nostri motori sono i migliori, indubbiamente c'è.

Del resto la realtà è una sola...

